Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 220

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2015

Op 24 oktober 2014 heeft Schiphol mij en de voorzitter van de Alderstafel, de heer H. Alders, een brief gestuurd waarin melding wordt gemaakt van een dreigende overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten 24, 25 en 33. Op 12 november 2014 heeft Schiphol Group de ILT schriftelijk geïnformeerd over het eindresultaat van de milieu en veiligheidsbelasting betreffende het gebruiksjaar 2014. Daarbij is gemeld dat in Lden-handhavingspunt 33 een geluidbelasting is geregistreerd die hoger is dan de voor dit punt geldende grenswaarde. Het betreft hier de vervangende grenswaarde zoals die op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is vastgelegd in de Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Buitenveldertbaan/Aalsmeerbaan en aanleg rijbaan Tango.

Overschrijding grenswaarde geluid handhavingspunt 33

Schiphol heeft op 11 december 2014 de Alderstafel medegedeeld dat de grenswaarde in handhavingspunt 33 inderdaad is overschreden en dat er uiteindelijk geen overschrijding is geweest in de handhavingspunten 24 en 25. De ILT heeft in haar Handhavingsrapportage Schiphol over gebruiksjaar 2014, d.d. 3 maart 2015, definitief vastgesteld dat zich in handhavingspunt 33 een overschrijding van de vervangende grenswaarde heeft voorgedaan. Het gaat hierbij om een handhavingspunt ten zuidwesten van de Kaagbaan dat voornamelijk onder invloed staat van startend verkeer van deze baan.

Oorzaken overschrijding grenswaarde geluid

De ILT heeft onderzoek gedaan naar de omstandigheden die een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van voornoemde overschrijding in gebruiksjaar 2014.
De ILT heeft geoordeeld dat de overschrijding in het gebruiksjaar 2014 niet is terug te voeren op een onvoorzienbare unieke gebeurtenis buiten de invloedssfeer van de sector. De overschrijding van de grenswaarde in

kst-29665-220
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

handhavingspunt 33 is het gevolg van het nakomen van de afspraken in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

De effecten op de grenswaarden zijn lokaal groter dan verwacht, maar het betreft hier effecten die vanuit het perspectief van het nieuwe normen- en handhavingstelsel gewenst zijn.

Beginselplicht handhaving en experimenteerregeling

In artikel 8.22 van de Wet luchtvaart is bepaald dat zodra de inspecteur-generaal constateert dat een in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarde is overschreden, hij maatregelen voorschrijft die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarde. Bij overschrijding van deze grenswaarde ontstaat derhalve voor de inspecteur-generaal een beginselplicht tot handhaving.

Een maatregel van de inspecteur-generaal als bedoeld in artikel 8.22 van de Wet luchtvaart kan achterwege blijven, indien de overschrijding die zich in het gebruiksjaar 2014 heeft voorgedaan terstond wordt opgevangen met een regeling ex artikel 8.23a Wet luchtvaart. Als een dergelijke experimenteerregeling is gepubliceerd en er voor een of meerdere handhavingspunten vervangende grenswaarden zijn vastgesteld, kan handhavend optreden achterwege blijven. Met de vervangende grenswaarden wordt namelijk beoogd een herhaling van de overschrijding in gebruiksjaar 2015 te voorkomen en kan het vliegen volgens de regels voor het geluidpreferentieel baangebruik conform afspraak aan de Tafel van Alders worden voortgezet. Bedoelde experimenteerregeling heb ik, conform de wet, ter inzage gelegd van 12 juni tot en met 10 juli 2015.

Nieuwe normen- handhavingstelsel Schiphol

Op 8 oktober 2013 heeft de Alderstafel Schiphol het eindadvies over een nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol uitgebracht. Na inwerkingtreding van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol worden de grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB *vervangen* door regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik. In de kabinetsreactie op dit advies (Kamerstuk 29 665, nr. 190) wordt het nieuwe stelsel onderschreven en is onder meer het voornemen opgenomen om het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving (met name de Wet luchtvaart en het LVB) te verankeren. Een voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart, waarmee het nieuwe stelsel een basis krijgt in die wet, is op 1 december 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 34 098, nrs. 1–3).

Het nieuwe stelsel levert per saldo minder geluidhinder voor de omwonenden van Schiphol op. De partijen aan de Alderstafel hebben afgesproken dat het daarom wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming over het nieuwe stelsel, de operatie te blijven uitvoeren volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Overeenkomstig de afspraken aan de Tafel van Alders wordt totdat het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving is verankerd, ook in gebruiksjaar 2015 het vliegen volgens de regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik voortgezet. Dit houdt in dat ook in de periode van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015 bij voorkeur de voor de omgeving meest geluidpreferente start- en landingsbanen (Polderbaan en Kaagbaan) worden ingezet.

In de situatie waarin wordt gevlogen volgens het nieuwe stelsel wordt van de sector verwacht dat zij vliegt volgens de regels voor het geluidpreferentieel baangebruik Dat kan echter tot gevolg hebben dat een of meerdere grenswaarden van het vigerende LVB worden overschreden. Om die reden is een herhaling van de overschrijding die zich in het gebruiksjaar 2014 heeft voorgedaan waarschijnlijk niet te voorkomen.

Anticiperend handhaven

De partijen in de ORS (voorheen Alderstafel) hebben afgesproken dat het wenselijk is om vooruitlopend op de definitieve verankering van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel in wet- en regelgeving, de verkeersafhandeling te blijven uitvoeren volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Afgesproken is dat bij dreigende overschrijdingen van grenswaarden geen stuurmaatregelen door de luchtvaartsector worden ingezet, omdat dit niet in lijn is met de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Het door stuurmaatregelen verplaatsen van verkeer van een preferente naar een minder preferente baan leidt in de praktijk tot meer hinder voor de omgeving. Op 8 september jl. heeft Schiphol mij een brief gestuurd waarin melding wordt gemaakt van een dreigende overschrijding van de grenswaarden geluid in de handhavingspunten 25 en 33. Schiphol heeft in lijn met de afspraken in de ORS geen stuurmaatregelen genomen. Schiphol heeft in haar brief van 8 september jl. daarom ook de wens uitgesproken te hopen op een spoedige implementatie van dit nieuwe stelsel in de formele regelgeving.

Ik heb in de verzamelbrief van 25 september 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 296) aangegeven het onwenselijk te achten dat door het sturen op de handhavingspunten de overlast in de omgeving wordt versterkt, zoals eerder met de Kamer is gedeeld. In de ORS is derhalve aangegeven dat sturing op de handhavingspunten die dreigen vol te lopen zal worden vermeden. Gegeven de breed gedeelde wens voor preferent baangebruik, de gemaakte afspraken hierover met de omgeving en vanwege de eerdere politieke besluitvorming hierover en de voortgang van de formele verankering van het nieuwe stelsel heb ik daarom de Kamer tijdig geïnformeerd over de wijze waarop de inspecteur-generaal om zal gaan met geconstateerde overschrijdingen van grenswaarden geluid.

Uitgaande van een voorspoedige wettelijke vastlegging van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel in de Wet luchtvaart en onderliggende regelgeving, zal bij overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten anticiperend gehandhaafd worden. Dit houdt in dat er bij de geconstateerde overschrijding in 2014 en een mogelijke overschrijding in 2015 van de grenswaarden geluid geen maatregel wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel. Gelet op deze nieuwe wettelijke basis is het niet meer nodig om voor gebruiksjaar 2015 een parallelle experimenteerregeling met vervangende grenswaarden op te stellen als gevolg van de overschrijding in gebruiksjaar 2014.

Ik zal de voorbereidingen voor publicatie in de Staatscourant van de experimenteerregeling in verband met de overschrijding van de grenswaarde geluid in gebruiksjaar 2014 daarom stopzetten

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld